

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Xe KAMER

A R R E S T

**nr. 217.244 van 17 januari 2012
in de zaak A. 183.026/X-14.779.**

In zake : de stad ANTWERPEN
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaat Christophe Coen
 kantoor houdend te 2018 ANTWERPEN
 Mechelsesteenweg 210A
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen :

de BELGISCHE STAAT, vertegenwoordigd door de minister voor
Ondernemen en Vereenvoudigen en door het Interministerieel
Comité voor de Distributie
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Jean-François De Bock
kantoor houdend te 1050 BRUSSEL
Waterloosesteenweg 612
bij wie woonplaats wordt gekozen

Tussenkomende partij :

de n.v. MEDIA MARKT SATURN BELGIUM
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Ludo Cornelis en Kaat Leus
kantoor houdend te 1050 BRUSSEL
Louizalaan 99
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 4 mei 2007, strekt tot de
nietigverklaring van het besluit van 28 februari 2007 van het Interministerieel
Comité voor de Distributie waarbij het beroep ingediend door de n.v. MEDIA
MARKT SATURN BELGIUM tegen de weigeringsbeslissing van het college
van burgemeester en schepenen van de gemeente Schoten ontvankelijk en
gegrond wordt verklaard en waarbij aan de n.v. MEDIA MARKT SATURN

BELGIUM machtiging wordt verleend voor de uitbreiding van een handelscomplex door inplanting van een elektrozaak met een verkoopoppervlakte van 3287 m², langs de Bredabaan te Schoten.

II. Verloop van de rechtspleging

2. Bij arrest nr. 178.797 van 22 januari 2008 is de vordering tot schorsing van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing verworpen.

De verzoekende partij heeft een verzoekschrift tot voortzetting van de rechtspleging ingediend.

De verwerende partij heeft een memorie van antwoord ingediend en de verzoekende partij heeft een memorie van wederantwoord ingediend.

De tussenkomende partij heeft een verzoekschrift tot tussenkomst ingediend. De tussenkomst is toegestaan bij beschikking van 3 september 2008. De tussenkomende partij heeft een memorie ingediend.

Eerste auditeur Tom De Waele heeft een verslag opgesteld.

De verwerende partij en de tussenkomende partij hebben een verzoek tot voortzetting van het geding en een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 14 oktober 2011.

Staatsraad Johan Bovin heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Christophe Coen, die verschijnt voor de verzoekende partij, advocaat Joy Moens, die loco advocaat Jean-François De Bock verschijnt voor de verwerende partij, en advocaten Arne Van Daele en Audrey Baeyens, die

loco advocaten Ludo Cornelis en Kaat Leus verschijnen voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur Tom De Waele heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen op het gebruik der talen, vervat in titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

III. Feiten

3.1. De tussenkomende partij wenst aan de Bredabaan 1305 te Schoten, aan de op- en afrit van de E19 Antwerpen-Breda, een “Media Markt”-vestiging in te planten.

Daartoe zou zij een aantal ter plaatse bestaande gebouwen herinrichten en uitbreiden.

De vestigingsplaats is volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan Antwerpen gelegen in een gebied voor ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote ondernemingen.

3.2. Op 19 september 2006 dient de tussenkomende partij voor dit project een handelsvestigingsaanvraag in.

3.3. Gezien het ontwerp voorziet in een handelsoppervlakte van meer dan 1.000 m², maakt het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Schoten het aanvraagdossier voor advies over aan het Nationaal Sociaal-Economisch Comité voor de Distributie (hierna: NSECD).

Omdat de voorziene netto-handelsoppervlakte ook meer dan 2.000 m² bedraagt, wordt de aanvraag ook overgemaakt aan de aangrenzende gemeenten, teneinde aan de beraadslaging in het NSECD deel te nemen.

3.4. Met een brief van 28 september 2006 laat de stad Antwerpen haar bezwaren kennen tegen de vestiging.

Onder meer wordt ingegaan op de parkeer- en verkeersproblematiek en de gevolgen voor de (economische) leefbaarheid van andere in het gebied aanwezige handelszaken (onder meer op het grondgebied van Merksem, deelgemeente van Antwerpen).

Ook het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Brasschaat oppert bezwaren, die inzonderheid handelen over de problematische verkeersafwikkeling die te verwachten is langs één van de belangrijkste invalswegen naar de gemeente, de gevolgen voor de economische leefbaarheid van een aantal handelszaken op haar grondgebied, en de slechte ruimtelijke positionering van de geplande vestiging.

3.5. Op 22 oktober 2006 brengt het NSECD een ongunstig advies uit over de aanvraag.

Gesteld wordt onder meer dat de gevolgen voor de verkeerssituatie op de nu reeds verzadigde Bredabaan bijzonder zwaar dreigen te zullen zijn en dat een mobiliteitsstudie “meer dan verantwoord (is) om de te verwachte verkeerscongestie te bestuderen en gepaste oplossingen te formuleren”, dat er vanuit het standpunt van de consument en de regio in het algemeen geen behoefte bestaat aan nog een vestiging in het elektro-assortiment, en dat er een “marktverstoring” dreigt te ontstaan, “meer bepaald inzake het evenwicht en de complementariteit tussen de kleine en grote distributie”.

3.6. Nadat de stad Antwerpen in een afzonderlijk advies van 11 december 2006 haar verdere (negatieve) opmerkingen inzake vooral de verkeersproblematiek aan de gemeente Schoten laat geworden, beslist het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Schoten op 9 januari 2007 om de gevraagde vergunning te weigeren, waarbij “het college zich ter zake volledig schaaft achter het door de (verzoekende partij) geformuleerde advies en de hierin geformuleerde argumenten overneemt”, stelt “dat de ontsluiting van de site bijkomende infrastructurele maatregelen (langere afslagstroken e.d.) noodzakelijk zou maken”, en opmerkt dat de “verkeersafwikkeling zich voordoet op een

gewestweg en op grondgebied Brasschaat” en “dat de gemeente Schoten hier ook geen initiatieven tot verbetering of beveiliging van de verkeersstromen zou kunnen nemen”.

3.7. Op 26 januari 2007 stelt de tussenkomende partij administratief beroep in bij het Interministerieel Comité voor de Distributie (hierna: ICD) tegen de voormelde weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Schoten.

3.8. Het ICD beraadslaagt over het dossier in de vergadering van 28 februari 2007.

Het ICD willigt het ingestelde beroep in, en verleent de gevraagde socio-economische vergunning.

Het thans bestreden besluit van 28 februari 2007 wordt “namens het Interministerieel Comité voor de Distributie, voor de Voorzitter-Minister van Economie, afwezig” ondertekend door de minister van Financiën.

3.9. Dit besluit wordt met ter post aangetekende brieven van 2 maart 2007 meegedeeld aan de gemeente Schoten en aan de tussenkomende partij.

3.10. Bij besluit van 28 december 2010 van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Schoten wordt de betrokken socio-economische vergunning met één jaar verlengd.

IV. Ontvankelijkheid van het beroep - belang

Standpunt van de partijen

4.1. In het verzoekschrift zet de verzoekende partij omtrent haar belang uiteen wat volgt:

“Het belang van verzoekende partij kan niet worden betwist, aangezien het door de wetgever is erkend.

Artikel 5 van de wet op de handelsvestigingen schrijft immers voor dat, in geval van geplande vestigingen met een netto-oppervlakte van meer dan

2.000 m², wat in casu het geval is, de aangrenzende gemeenten op de hoogte dienen te worden gesteld van het project.

Bovendien schrijft artikel 7, §2, van diezelfde wet voor dat het Nationaal Sociaal-Economisch Comité voor de Distributie (verder: NSECD) voor dergelijke vestigingen, de aangrenzende gemeenten moet uitnodigen om zich tijdens de zitting van het Comité uit te spreken.

Daar de wetgever heeft voorgeschreven dat de aangrenzende gemeenten in welbepaalde gevallen bij de aanvraagprocedure dienen te worden betrokken, blijkt hieruit dat dergelijke aanvraagdossiers een impact hebben op het gemeentelijk belang en bijgevolg raakt aan de gemeentelijke bevoegdheden.

In haar hoedanigheid van aangrenzende gemeente is verzoekende partij betrokken in de voorgaande administratieve procedure, in het kader waarvan zij haar opmerkingen en bezwaren heeft overgemaakt bij brief van 28 september 2006.

Het belang van verzoekende partij vloeit niet alleen voort uit het feit dat de bestreden beslissing ingaat tegen de door haar ingenomen standpunten en haar bezwaren verwerpt, doch tevens uit het feit dat de bestreden beslissing verzoekende partij raakt in haar nagestreefd beleid.

Een gemeente geeft immers blijk van het rechtens vereiste belang bij een beroep inzake een aangelegenheid die het gemeentelijk belang raakt, bijvoorbeeld, doch niet uitsluitend, wanneer zij opkomt voor de verdediging van haar planologisch en stedenbouwkundig beleid.

De uitvoering van de bestreden beslissing zal onvermijdelijk verkeershinder tot gevolg hebben op het grondgebied van verzoekende partij; bovendien komt hierdoor de verkeersleefbaarheid in het gedrang. Dit raakt verzoekende partij in haar wettelijke en decretale verplichtingen met betrekking tot de veiligheid, de rust en de duurzame ontwikkeling van haar stedelijk gebied. Hieruit blijkt dat de gemeente de bevoegdheid en de verantwoordelijkheid heeft om zorg te dragen voor het welzijn van de burgers, dient zorg te dragen voor de veiligheid en de rust op de openbare wegen en tevens tot taak heeft te waken over een duurzame ontwikkeling van het gemeentelijk gebied. Uit het gemeentedecreet blijkt bovendien dat de gemeente voor het opnemen van deze verantwoordelijkheid alle nodige initiatieven kan nemen. Verzoekende partij kan dan ook uiteraard in rechte treden door het instellen van een vordering tot schorsing en/of nietigverklaring bij de Raad van State tegen een beslissing welke, door de verkeershinder die eruit voortvloeit op het grondgebied, het welzijn van de burgers, de veiligheid en de rust op de openbare wegen aantast en een duurzame ontwikkeling van het grondgebied onmogelijk maakt.

Door de bestreden beslissing komt de verkeersleefbaarheid op het gemeentelijk grondgebied in het gedrang en kan de gemeente niet naar behoren, dit is op zorgvuldige wijze haar wettelijke taken vervullen. Zij heeft er dan ook alle belang bij hiertegen op te komen. Dat een gemeente belang heeft bij het aanvechten van beslissingen die haar beleid doorkruisen, werd reeds eerder door de Raad van State erkend. Inzake stedenbouw verwierp de Raad bv. een exceptie aangaande een gebrek aan belang vanwege de gemeente.

In casu verdedigt verzoekende partij haar ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid op haar grondgebied. Zonder haar optreden zou een

situatie tot stand komen die niet strookt met het beleid dat verzoekende partij op dit vlak wenst te voeren. Door de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing komt de verkeersleefbaarheid in het gedrang.

Ter zake kan in het bijzonder worden verwezen naar de Beleidsnota detailhandel Antwerpen, die de richtlijnen vastlegt om, in overeenstemming met het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen, te komen tot een gezonden en goed functionerende detailhandelsstructuur voor de stad Antwerpen.

In haar opmerkingen in het kader van de procedure voor het NSECD heeft verzoekende partij reeds de aandacht gevestigd op de volgende bepalingen die relevant zijn voor de Bredabaan:

‘1. De nieuwe ontwikkeling mag zorgen voor een extra concurrentie op de markt, maar moet in verhouding zijn tot de aanwezige vraag en koopkracht en mag geen monopoliesituatie creëren (...)

2. In geen geval worden structurele uitbreidingen van de bestaande grootschalige handelsclusters voorzien (Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen, p. 203)

3. Uitzaaïing, uitbreiding, wildgroei zijn in geen geval gewenst (...)

4. Belangrijk is dat (...^o vlotte bereikbaarheid moet behouden of gestimuleerd worden waar nodig (...). Zowel de bereikbaarheid van winkels voor leveranciers als voor consumenten zijn van levensbelang voor het behoud van een gezonde winkelstructuur (...).’

Verzoekende partij geeft dan ook blijk van het rechtens vereiste belang.”

4.2. De verwerende partij werpt een exceptie van niet ontvankelijkheid op wegens gebrek aan belang:

“9. Ten onrechte beroept verzoekende partij zich in huidige zaak op een persoonlijk belang. Immers, verzoekende partij haalt geen enkel voordeel bij een eventuele schorsing van de bestreden behandeling, noch ondervindt zij als publiekrechtelijk persoon hier enig nadeel van. Het invoeren van een algemeen belang komt overeen met de *actio popularis*, wat men via artikel 19 van de gecoördineerde wetten heeft willen verbieden.

In haar verzoekschrift tot nietigverklaring spreekt verzoekende partij over een gemeentelijke socio-economische en ruimtelijke visie. Verzoekende partij legt echter geen enkel stuk neer waaruit enig beleid zou blijken. Ook legt verzoekende partij niet concreet uit hoe onderhavig project haar beleid zou dwarsbomen. Aldus toont zij ook op deze wijze haar persoonlijk belang niet aan.

De vordering van verzoekende partij is onontvankelijk bij gebrek aan belang.”

4.3. In haar memorie van wederantwoord dupliceert de verzoekende partij:

“Ten onrechte meent verwerende partij dat er in huidige zaak geen sprake is van enig persoonlijk belang. Het belang van verzoekende partij kan niet worden betwist.

A. DE EFFECTEN DIE DE VERGUNDE HANDELSVESTIGING RESSORTEERT OP HET GRONDGEBIED VAN VERZOEKENDE PARTIJ. ALDUS IS ER SPRAKE VAN EEN VOLDOENDE GEÏNDIVIDUALISEERDE BAND.

Verwerende partij vindt dat er geen voldoende geïndividualiseerde band wordt aangetoond (...). Verzoekende partij heeft echter belang bij een optimale inplanting van de handelszaak want de evenzijde van de handelsweg Bredabaan is Antwerps grondgebied (district Merksem).

Ook blijkt duidelijk uit zowel het verzoekschrift als het administratief dossier dat de mobiliteit een belangrijk struikelblok vormt. Door een dergelijke handelsvestiging toe te staan, komt de verkeersleefbaarheid in het gedrang, en wordt verzoekende partij aldus geraakt in haar wettelijke en decretale verplichtingen met betrekking tot de veiligheid, de rust en de duurzame ontwikkeling van haar stedelijk gebied.

Daar de verkeershinderlijke gevolgen hebben betrekking op het grondgebied van verzoekende partij, staat een geïndividualiseerde band met de bestreden rechtshandeling dan ook vast.

B. HET BELANG IS DOOR DE WETGEVER ERKEND.

Artikel 5 van de wet op de handelsvestigingen schrijft voor dat, in geval van geplande vestigingen met een netto-oppervlakte van meer dan 2000 m², wat in casu het geval is, de aangrenzende gemeenten op de hoogte dienen te worden gesteld van het project.

Meer in het bijzonder schrijft artikel 7, § 2 van diezelfde wet voor dat het Nationaal Sociaal Economisch Comité voor Distributie (verder: NSECD) voor dergelijke vestigingen, de aangrenzende gemeenten moet uitnodigen om zich tijdens de zitting van het NSECD uit te spreken.

Uit het feit dat de wetgever heeft voorgeschreven dat de aangrenzende gemeenten in welbepaalde gevallen bij de aanvraagprocedure betrokken dienen te worden, blijkt dat dergelijke aanvraagdossiers een impact hebben op het gemeentelijk belang en bijgevolg raken aan de gemeentelijke bevoegdheden.

C. DE EFFECTEN VAN DE VERGUNDE HANDELSVESTIGING HEBBEN GEVOLG OP HET GRONDGEBIED VAN VERZOEKENDE PARTIJ. ALDUS IS ER SPRAKE VAN EEN GEMEENTELIJK BELANG.

Een gemeente geeft blijk van het rechtens vereiste belang bij een beroep inzake een aangelegenheid die het gemeentelijk belang raakt. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer zij opkomt voor de verdediging van haar planologisch en stedenbouwkundig beleid.

In casu verdedigt verzoekende partij haar ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op haar eigen grondgebied. Zonder haar optreden zou een situatie tot stand komen die niet strookt met het beleid dat verzoekende partij op dit vlak wenst te voeren. Door de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing komt immers de verkeersleefbaarheid in het gedrang.

Volgens verwerende partij legt verzoekende partij geen enkel stuk neer waaruit enig beleid zou blijken (...). Nochtans vermeldt en citeert verzoekende partij in haar verzoekschrift tot nietigverklaring de

Beleidsnota Detailhandel Antwerpen, die de richtlijnen vastlegt om, in overeenstemming met het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen, te komen tot een gezonde en goed functionerende detailhandelsstructuur voor de stad Antwerpen (...).

Verzoekende partij voegt de Beleidsnota Detailhandel Antwerpen toe aan het administratief dossier (...).

In haar opmerkingen in het kader van de procedure voor het NSECD heeft verzoekende partij reeds de aandacht gevestigd op de volgende bepalingen die relevant zijn voor de Bredabaan:

‘1. De nieuwe ontwikkeling mag zorgen voor een extra concurrentie op de markt, maar moet in verhouding zijn tot de aanwezige vraag en koopkracht en mag geen monopoliesituatie creëren (Beleidsnota Detailhandel Antwerpen, p. 34)

2. In geen geval worden structurele uitbreidingen van de bestaande grootschalige handelsclusters voorzien (Strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen, p. 203)

3. Uitzaaing, uitbreiding, wildgroei zijn in geen geval gewenst (...)

4. Belangrijk is dat (...^o vlotte bereikbaarheid moet behouden of gestimuleerd worden waar nodig (...). Zowel de bereikbaarheid van winkels voor leveranciers als voor consumenten zijn van levensbelang voor het behoud van een gezonde winkelstructuur (...).

(...).

Volgens verwerende partij legt verzoekster niet concreet uit hoe onderhavig project haar beleid zou dwarsbomen (...). Het is evenwel duidelijk dat de gevolgen die het project Media Markt met zich brengt (verkeershinder, gevolgen voor reeds bestaande handelszaken, e.d.) niet stroken met de bepalingen uit hierboven geciteerde Beleidsnota.

D. DE BESTREDEN BESLISSING GAAT IN TEGEN DE STANDPUNTEN EN BEZWAREN VAN DE STAD ANTWERPEN.

Het komt verzoekende partij overigens voor dat een gemeente een voldoende belang heeft bij de procedure voor de Raad van State wanneer in de eindbeslissing inhoudelijk geen rekening gehouden werd met het ongunstige standpunt dat werd ontwikkeld voor het NSECD, zoals in zake het geval is.

Verzoekende partij formuleerde voor de eerste maal haar opmerkingen in een rapport in bijlage bij brief aan de NSECD van 28 september 2006 (...). In dit rapport wordt vooral verwezen naar de mobiliteitseffecten die de handelsvestiging met zich zou meebrengen en de vrees voor oneerlijke concurrentie ten aanzien van de bestaande handelszaken in Merksem centrum.

In bijlage bij het advies vanwege verzoekende partij aan de gemeente Schoten (...) werd een volledig advies gevoegd op vlak van mobiliteit.

Uit deze rapporten en adviezen blijkt dat vooral de ruimtelijke ligging van de handelsvestiging bekritiseerd wordt.

Art. 7 §, 2 van de Wet Handelsvestigingen bepaalt dat bij de beoordeling van ontwerpen van handelsvestigingen rekening ‘moet’ gehouden worden met: ‘1^o de ruimtelijke ligging van de handelsvestiging’.

Het ruimtelijk criterium vermeld in artikel 7, §2, 1^o van de wet wordt nader toegelicht in artikel 2 van het Koninklijk Besluit van 22 februari 2005 tot verduidelijking van de criteria waarmee rekening moet worden

gehouden bij het onderzoek van ontwerpen van handelsvestiging en de samenstelling van het sociaal-economisch dossier. Dit artikel bepaalt:

‘Ter verduidelijking van het criterium zoals bepaald in artikel 7, § 2, 1° van de wet kunnen onder meer volgende elementen in overweging genomen worden:

1° de inpassing van de handelsvestiging in de plaatselijke ontwikkelingsprojecten of binnen het kader van het stedenpatroon;

2° het effect van de inplanting inzake duurzame mobiliteit, meer bepaald het gebruik van de ruimte en de verkeersveiligheid.’

Overigens blijkt uit de beslissing van het College van Burgemeester en Schepenen van de gemeente Schoten d.d. 9 januari 2007 (bijlage bij brief vanwege de gemeente Schoten van 12 januari 2007 - stuk 8 administratief dossier) dat het NSECD tevens een ongunstig advies uitgebracht heeft.

De uiteindelijke beroepsbeslissing van het Interministerieel Comité voor de Distributie (...) stelt:

‘De inplanting van een bijkomende verkoopoppervlakte van 3 287 m² zal de verkeersdrukte langs deze weg nog versterken. Mits enkele aanpassingen kunnen de mobiliteitsproblemen beperkt worden.’

(...)

‘Het project zal evenwel een grotere verkeerslast langs de Bredabaan met zich meebrengen.’

(...)

Aldus vermeldt het Interministerieel Comité de problemen op vlak van mobiliteit, maar lijkt deze volledig te negeren in haar uiteindelijke beslissing.

Meer nog! De bestreden beslissing komt tot het besluit dat de geplande handelsvestiging voldoet aan de criteria zoals vermeldt in artikel 2 van het K.B. van 22 februari 2005, specifiek het mobiliteitscriterium in art. 2, 2° K.B., voldoet, mits er enkele aanpassingen gedaan worden.

Dit komt weinig ernstig voor, daar zowel verzoekende partij, als de gemeente Schoten en het NSECD van mening zijn dat er een mobiliteitsstudie verantwoord is. Het Comité veegt dit voorstel van de baan omdat ‘volgens de aanvrager de afdeling Wegen en Verkeer en de ROHM Antwerpen geoordeeld hebben dat er, mits een aantal aanpassingen aan de plannen geen bijkomende problemen dienen verwacht te worden en dat geen mobiliteitsstudie noodzakelijk is’ (...).

Verder stelt het Interministerieel Comité:

‘De uitbreiding van dit handelscomplex met een elektrozaak van 3 287 m² kan niet als evenwicht verstorend beschouwd worden. Nochtans zal deze vestiging een zekere weerslag hebben op de bestaande handel in de omgeving en een invloed uitoefenen op de reeds aanwezige elektrozaken in het centrum van Schoten.’

(...).

Betreffende de gevolgen voor de bestaande handelszaken beperkt zij zich enkel tot de gemeente Schoten. Er wordt aldus geen rekening gehouden met de vrees die verzoekende partij heeft met betrekking tot de winkelcentra van Merksem.

Verzoekende partij kan aldus terecht besluiten dat het Interministerieel Comité in haar eindbeslissing geen rekening houdt met de adviezen en

rapporten, niet alleen vanwege verzoekende partij zelf, maar ook vanwege de NSECD en de gemeente Schoten.

Verzoekende partij geeft dan ook blijk van het rechtens vereiste belang.”

4.4. Ook de tussenkomende partij betwist het belang van de verzoekende partij. Zij werpt op dat de verzoekende partij geen bevoegdheid heeft of verantwoordelijkheid draagt met betrekking tot de uitoefening van de gemeentelijke taken op het grondgebied van de gemeente Schoten, zodat niet valt in te zien op welk (functioneel) prerogatief de stad Antwerpen zich dan wel beroept. In zoverre de verzoekende partij zich voor de omschrijving van haar bestuurszaak baseert op artikel 2 van het gemeentedecreet en artikel 135, § 2 van de nieuwe gemeentewet, wordt volgens de tussenkomende partij het verkeer en de veiligheid op de openbare wegen geenszins gevisieerd door de zeer algemene omschrijving van voormeld artikel 2, en blijkt uit artikel 135, § 2, 1^o in fine uitdrukkelijk dat de politie over het wegverkeer, voor zover die betrekking heeft op “blijvende of periodieke toestanden” aan de bevoegdheid van de gemeentebesturen is onttrokken, hetgeen ook door artikel 10 van de wegverkeerswet van 15 april 1964 is bepaald, zodat enkel tijdelijke en occasionele toestanden inzake het wegverkeer het voorwerp kunnen uitmaken van gemeentelijke politiereglementen. De tussenkomende partij wijst er voorts op dat in het recente verleden nog vergunningen werden verleend voor winkelprojecten met een gelijkaardige omvang en verkeersgenererend effect waarbij ook het mobiliteitsaspect werd geanalyseerd en niet werd weerhouden om tot een negatieve beslissing te komen, hetgeen ook blijkt uit een advies van 18 november 1997 van het NSECD omtrent een vergunningsaanvraag op dezelfde site. Daarbij merkt de tussenkomende partij nog op dat de beleidsnota detailhandel Antwerpen louter betrekking heeft op het grondgebied van de stad Antwerpen, en dat het feit dat een gemeente is gelegen in het marktgebied van een vergunde handelsvestiging onvoldoende is aangezien, enerzijds de gemeente zelf geen handelaar is en dus geen persoonlijk nadeel lijdt, en anderzijds de mogelijke impact van de socio-economische vergunning op de opdracht van de gemeente om mee te werken aan de economische ontwikkeling een onvoldoende rechtstreeks belang is. Ten slotte verleent volgens de tussenkomende partij artikel 11 van de wet van 13 augustus 2004 aan de verzoekende partij slechts een

hoorrecht, maar kan zij geen beroep instellen bij het ICD tegen een beslissing van het college van burgemeester en schepenen.

4.5. In haar laatste memorie laat de tussenkomende partij nog gelden dat de bestreden socio-economische vergunning overeenkomstig artikel 13 van de wet van 13 augustus 2004 betreffende de vergunning van handelsvestigingen de bestreden socio-economische vergunning van rechtswege zou vervallen zijn, op 28 februari 2011, maar dat bij besluit van 28 december 2010 door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Schoten een verlenging van de vergunning met één jaar werd toegestaan. De verzoekende partij heeft nagelaten het verlengingsbesluit aan te vechten, hoewel zij wist of minstens behoorde te weten dat de bestreden socio-economische vergunning op 28 februari 2011 kwam te vervallen zonder verlengingsbeslissing. Zij stelt dat het verlengingsbesluit rechtsgevolgen genereert aangezien de socio-economische vergunning met één jaar wordt verlengd, dat dit besluit aldus aanvechtbaar is en dat de verzoekende partij derhalve, door te hebben nagelaten om het verlengingsbesluit aan te vechten, geen actueel belang meer heeft bij de onderhavige vernietigingsprocedure.

Beoordeling

4.6. Vooreerst dient te worden vastgesteld dat het besluit van 28 december 2010 waarbij het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Schoten “de verlenging toe(kent) van de socio-economische vergunning d.d. 28 februari 2007 van het ICD aan de nv Media Markt-Saturn Belgium nv door toepassing te maken van art. 13 van de wet van 13 augustus 2004 betreffende de vergunning van handelsvestiging” enkel de verlenging betreft van de bestreden vergunning, zonder enige inhoudelijke herbeoordeling van de aanvraag tot het verkrijgen van de socio-economische vergunning, zodat het niet aanvechten ervan door de verzoekende partij deze laatste haar belang niet ontnemt bij het onderhavige beroep.

4.7. Voorts blijkt uit de gegevens van de zaak dat de gemeentegrens tussen de gemeente Schoten en de stad Antwerpen (Merksem) ter plaatse samenvalt met de Bredabaan (het grondgebied van de stad Antwerpen bevindt zich net aan de overzijde van de Bredabaan), en dat de verzoekende partij onder meer argumenten aanvoert die betrekking hebben op het aspect van de verkeersafwikkeling langs de Bredabaan.

Het is daarbij niet relevant dat de Bredabaan een gewestweg is met betrekking tot dewelke de stad Antwerpen geen structureel beleid vermogt te voeren, of dat de stad in het verleden vergunningen voor andere handelsvestigingen langs de Bredabaan niet in rechte heeft bestreden.

De stad Antwerpen komt immers op voor haar eigen gemeentelijke belangen die er onder meer in bestaan dat op de Bredabaan een verantwoorde verkeerssituatie moet blijven bestaan. De verzoekende partij doet alleen op grond hiervan reeds blijken van het rechtens vereiste belang bij de gevraagde vernietiging. De door de verwerende partij en de tussenkomende partij aangevoerde argumenten doen aan deze vaststelling geen afbreuk.

4.8. De excepties worden verworpen.

V. Onderzoek van het eerste en het tweede onderdeel van het enig middel

Standpunt van de partijen

5.1. In een enig middel voert de verzoekende partij de schending aan van artikel 7, § 2 van de wet van 13 augustus 2004 betreffende de vergunning van handelsvestigingen, van artikel 2 van het koninklijk besluit van 22 februari 2005 tot verduidelijking van de criteria waarmede rekening moet worden gehouden bij het onderzoek van ontwerpen van handelsvestiging en de samenstelling van het sociaal-economisch dossier, van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen en van het zorgvuldigheidsbeginsel.

Zij zet het eerste en het tweede onderdeel van dit middel uiteen als volgt:

“Als algemene toelichting bij het middel wenst verzoekende partij het volgende te doen gelden.

Bij iedere aanvraag tot realisatie van een handelsvestiging vormen de mobiliteit, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid belangrijke vergunningscriteria. Artikel 7, §2 van de Wet van 13 augustus 2004 betreffende de vergunning van handelsvestigingen bepaalt dat bij de beoordeling van ontwerpen van handelsvestigingen rekening ‘moet’ gehouden worden met: ‘1° de ruimtelijke ligging van de handelsvestiging’.

Het ruimtelijk criterium vermeld in artikel 7, §2, 1° van de wet wordt nader toegelicht in artikel 2 van het Koninklijk Besluit van 22 februari 2005 tot verduidelijking van de criteria waarmee rekening moet worden gehouden bij het onderzoek van ontwerpen van handelsvestiging en de samenstelling van het sociaal-economisch dossier. Dit artikel bepaalt:

‘Ter verduidelijking van het criterium zoals bepaald in artikel 7, §2, 1° van de wet kunnen onder meer volgende elementen in overweging genomen worden:

1° de inpassing van de handelsvestiging in de plaatselijke ontwikkelingsprojecten of binnen het kader van het stedenpatroon;

2° het effect van de inplanting inzake duurzame mobiliteit, meer bepaald het gebruik van de ruimte en de verkeersveiligheid.’

De bestreden beslissing komt tot het besluit dat de geplande handelsvestiging aan deze criteria voldoet. Specifiek met betrekking tot het mobiliteitsaspect voorzien in artikel 2,2° van voormeld Koninklijk besluit stelt de bestreden beslissing:

‘Besluit: De gevraagde uitbreiding van een bestaand handelscomplex, gelegen langs de Bredabaan, waar verschillende kleinhandelszaken gevestigd zijn, is nog aanvaardbaar. De inplanting van een bijkomende verkoopoppervlakte van 3287m² zal de verkeersdrukte langs deze weg nog versterken. Mits enkele aanpassingen kunnen de mobiliteitsproblemen beperkt worden.’

Verzoekende partij is van oordeel dat dit besluit inzake de mobiliteit, alsmede de motivering hiervan in de bestreden beslissing, niet deugdelijk, minstens niet afdoende is. In de navolgende onderdelen geeft verzoekende partij de redenen weer waarom zij van oordeel is dat de analyse van het ICD niet in staat is om de bestreden beslissing op het vlak van de mobiliteit op een afdoende wijze te schragen.

1. Eerste onderdeel:

(voert de) verzoekende partij (aan) dat artikel 7, §2 van de wet van 13 augustus 2004 betreffende de vergunning van handelsvestigingen, dat bepaalt dat bij de beoordeling van ontwerpen van handelsvestigingen rekening moet gehouden worden met ‘1° de ruimtelijke ligging van de handelsvestiging’, is geschonden en dat de bestreden beslissing geen formele en afdoende motivering bevat omtrent de onverenigbaarheid met de huidige verkeerssituatie.

De bestreden beslissing heeft immers bij de beoordeling van de aanvraag geen rekening gehouden met ‘de ruimtelijke ligging van de handelsvestiging’, en heeft op geen enkele wijze gemotiveerd dat de geplande handelszaak inpasbaar is in de huidige verkeerssituatie, terwijl de bestreden beslissing integendeel zelf aangeeft dat er verkeersproblemen zullen ontstaan.

Bij de bespreking in de bestreden beslissing van Criterium I, b) 'Het effect van de inplanting inzake duurzame mobiliteit, meer bepaald het gebruik van de ruimte en de verkeersveiligheid' wordt op geen enkele wijze gemotiveerd omtrent de impact van de aanvraag op de bestaande verkeerssituatie. Op geen enkele wijze motiveert de bestreden beslissing dat de geplande handelszaak inpasbaar is in de huidige verkeerssituatie.

De bestreden beslissing bevat geen eigen visie op het aantal te verwachten wagens. De bestreden beslissing geeft niet weer wat de impact van geplande vestiging zal zijn op de wegen en kruispunten in de omgeving.

Het besluit vermeldt:

'Mits enkele aanpassingen kunnen de mobiliteitsproblemen beperkt worden.'

Uit dit besluit blijkt genoegzaam dat zelfs het Interministerieel Comité, oordeelt dat zonder aanpassingen, met andere woorden in de huidige situatie, de mobiliteitsproblemen niet kunnen beperkt worden.

Verzoekende partij is het hiermee volledig eens. De huidige verkeerssituatie laat de gevraagde handelszaak niet toe.

Dat de realisatie van de handelszaak in de huidige verkeersconstellatie inderdaad aanzienlijke mobiliteitsproblemen zou veroorzaken, wordt helder verwoord in het advies van dienst Mobiliteit van verzoekende partij:

'Mobiliteitsproblematiek

De site is gezien de perifere ligging langs een aantal belangrijke verbindingswegen in de eerste plaats gericht op autobereikbaarheid. Slechts een zeer beperkt deel van de klanten en het personeel zal gebruik maken van het openbaar vervoer of de fiets om naar de winkel te komen. Bijgevolg gaan we in dit advies vooral de autobereikbaarheid bekijken. Zoals reeds gesteld is het op basis van het dossier zeer moeilijk om een exacte inschatting te maken van de bijkomende verkeersstroom die Media Markt veroorzaakt.

Door het karakter van de Bredabaan (2x2 met middenberm) en de verschillende aansluitingen met de E19 en de Kapelsesteenweg is de ontsluiting van de site niet optimaal. Verkeer komende uit het zuiden (Merksem, Schoten) en vanaf Kapellen zal zonder problemen de site kunnen bereiken. Voor verkeer van Brasschaat of van de E 19 richting Breda duiken er wel problemen op. Verkeer vanuit Brasschaat neemt best de oprit van de E 19 om direct de afrit richting Brasschaat te nemen. We kunnen ons echter afvragen of dit lokale verkeer niet te sterk zal conflicteren met het doorgaand verkeer of bestemmingsverkeer. Bovendien bestaat de kans dat de afrit het extra verkeer richting Media Markt niet aankan. Tot slot is deze oplossing niet de meest logische. Verkeer vanuit Brasschaat in eerste instantie aan de linkerkant de Media Markt opduiken en zal geneigd zijn aan het volgende kruispunt terug te draaien. Hier komt men tot de vaststelling dat dit niet toegelaten is. Vervolgens zal men opzoek gaan naar de volgende doorsteek en kan men nog moeilijk naar de oprit uitwijken. Een deel van het verkeer zal bijgevolg verder rijden tot aan het kruispunt met de Horstebaan waar de capaciteit van het kruispunt momenteel te beperkt is.

Voor de ontsluiting van de site duiken er gelijkaardige problemen op. Al het verkeer dient via de uitrit ter hoogte van de E 19 de site te verlaten. Bijgevolg moet dit verkeer eerst richting Brasschaat rijden waarna verkeer richting Merksem, Schoten, Kapellen en richting E 19 moet terugkeren aan het eerstvolgende kruispunt. Doordat het verkeer hier maar mondjesmaat kan terugkeren bestaat de kans dat de afslagstrook niet lang genoeg is’.

Dit advies geeft ondermeer duidelijk weer dat de ontsluiting van de site niet optimaal is, dat de capaciteit van de kruispunten momenteel te beperkt is, dat de afslagstroken niet lang genoeg zijn, enz.

In het besluit van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Schoten d.d. 9 januari 2007 heeft de gemeente zich dit advies uitdrukkelijk eigen gemaakt:

‘Overwegende dat de mobiliteit een belangrijk struikblok vormt in dit dossier; dat het college zich ter zake volledig schaaft achter het door de stad Antwerpen geformuleerde advies en de hierin geformuleerde argumenten overneemt;’

Het inhoudelijk gemotiveerd advies van verzoekende partij, zoals overgenomen door de gemeente Schoten, wordt in de bestreden beslissing op geen enkele wijze weerlegd. De bestreden beslissing weerlegt op geen enkele wijze de problematische mobiliteitsanalyse van verzoekende partij en de gemeente Schoten. Verwerende partij geeft in de bestreden beslissing expliciet toe dat er aanpassingen aan de bestaande situatie noodzakelijk zijn om mobiliteitsproblemen te voorkomen.

De mobiliteit en verkeersveiligheid vormen wettelijk voorziene gunningscriteria bij aanvragen tot realisatie van handelsvestigingen. Dit wordt, zoals voormeld, bepaald in artikel 7, §2 van de Wet van 13 augustus 2004 betreffende de vergunning van handelsvestigingen, en artikel 2 van het Koninklijk Besluit van 22 februari 2005 tot verduidelijking van de criteria waarmede rekening moet worden gehouden bij het onderzoek van ontwerpen van handelsvestiging en de samenstelling van het sociaal-economisch dossier.

De bestreden beslissing schendt deze artikelen, alsmede de artikelen 2 en 3 van de Wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen, nu primo de bestreden beslissing geen motivering bevat omtrent het effect van de geplande handelszaak op de bestaande verkeerssituatie, secundo de bestreden beslissing op geen enkele wijze de argumentatie omtrent de mobiliteitsproblemen zoals verwoord door verzoekende partij (en overgenomen in de hervormde beslissing van de gemeente Schoten) weerlegt en tertio de bestreden beslissing machtiging verleent voor de uitbreiding van het handelscomplex terwijl erkend wordt dat zonder ‘aanpassingen’ van de huidige verkeerssituatie de mobiliteitsproblemen niet kunnen beperkt worden. De bestreden beslissing miskent op deze wijze de wettelijk vastgestelde gunningscriteria.

Het eerste onderdeel is gegrond.

2. Tweede onderdeel:

De bestreden beslissing is bovendien in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. Zij verwijst immers naar louter hypothetische aanpassingen zonder dat er een studie naar dergelijke mogelijke aanpassingen is gebeurd, terwijl een zorgvuldige beoordeling veronderstelt

dat mogelijke aanpassingen bestudeerd worden, bijvoorbeeld in een mobiliteitsstudie zoals geadviseerd door de gemeente Brasschaat en het NSECD. Alleszins kan met onzekere en louter hypothetische oplossingen in de besluitvorming geen rekening worden gehouden. Bij gebreke aan realistische en zekere oplossingen diende te worden geoordeeld dat de aanvraag niet verenigbaar is, noch met de huidige, noch - indien hiermee al rekening gehouden zou mogen worden - met de toekomstige verkeerssituatie, zodat de machtiging diende geweigerd te worden.

De wet van 13 augustus 2004 en de uitvoeringsbesluiten vereisen dat bij de beoordeling van een aanvraag tot socio-economische machtiging het effect van de inplanting inzake duurzame mobiliteit, meer bepaald het gebruik van de ruimte en de verkeersveiligheid wordt beoordeeld. Dit vereist dat nagegaan wordt of de handelsvestiging verenigbaar is met de bestaande verkeerssituatie. Dit is overduidelijk niet het geval, zoals ook uit de bestreden beslissing zelf kan worden afgeleid, aangezien deze zelf aangeeft dat verkeersproblemen zich zullen voordoen indien er geen aanpassingen gebeuren. De huidige situatie voldoet aldus niet.

Indien al met de toekomstige situatie rekening mag gehouden worden, dan uiteraard slechts met dié elementen waarover zekerheid bestaat en alleszins niet met loutere hypothetische en onzekere elementen. Hypothetische elementen kunnen uiteraard niet in de besluitvorming betrokken worden.

Evenwel zijn alle gesuggereerde ‘aanpassingen’ slechts potestatief. Het aanleggen van een rond punt op een gewestweg, het verlengen van de afslagstroken en het aanbrengen van markeringen op de gewestweg, behoren tot de bevoegdheid van het gewest. Uit niets blijkt dat het gewest bereid zou zijn om hiervoor in te staan, laat staan binnen welke termijn.

Het aanleggen van een ventweg zou opgenomen zijn in een RUP in opmaak. Dit RUP is nog niet goedgekeurd (zelfs niet voorlopig), laat staan dat al een vergunning is gevraagd of afgeleverd voor de aanleg van de ventweg.

De clustering van de inritten waarover in de bestreden beslissing gesproken wordt, is afhankelijk van het akkoord van de verschillende eigenaars, dan wel van de eventuele opmaak van een RUP met bijhorend onteigeningsplan. Er is geen akkoord, er is geen RUP. Er is geen onteigeningsplan. Wanneer zou het er wel zijn?

In de bestreden beslissing wordt niet aangegeven wie de aanpassingen dient uit te voeren, hoe deze dienen te worden uitgevoerd en binnen welke termijn. De maatregelen zijn noodzakelijk, doch over de realiseerbaarheid en de timing wordt niet gesproken. Er werd geen enkel onderzoek gewijd aan de noodzakelijke aanpassingen. Zowel de gemeente Brasschaat als het NSECD hadden expliciet aangegeven dat een mobiliteitsstudie noodzakelijk is. Deze werd niet uitgevoerd. Er kon dan ook niet op zorgvuldige wijze geoordeeld worden over noodzakelijke aanpassingen.

Indien met toekomstige aanpassingen al rekening gehouden kan worden, dan hadden deze minstens als voorwaarde opgelegd moeten worden, zodat de bestreden beslissing geen uitwerking zou kunnen kennen alvorens aan de noodzakelijke voorwaarden voldaan is.

In casu kunnen de aanpassingen zelfs niet opgelegd worden aangezien zij onzeker en louter hypothetisch zijn. De Raad van State oordeelde eerder

reeds meermaals dat een voorwaarde niet afhankelijk kan gesteld worden van een toekomstige onzekere gebeurtenis (zoals het bekomen van een andere vergunning) of van elementen die onafhankelijk zijn van de wil van de aanvrager. Het opleggen van een voorwaarde mag in principe geen afbreuk doen aan de uitvoerbaarheid van de beslissing. Een vergunning of machtiging kan dan ook niet worden verleend op voorwaarde dat een andere vergunning wordt verkregen, of onder een voorwaarde die aanleiding kan geven tot een nieuwe beoordeling. De verleende vergunning moet op zich uitvoerbaar zijn. De rechtspraak van de Raad ter zake is duidelijk. Indien een voorwaarde opgelegd wordt die niet aan deze voorwaarde zou voldoen, wordt de verkregen stedenbouwkundige vergunning van haar uitvoerbaarheid beroofd. De vergunning krijgt als het ware een ‘intermediair’ karakter en het definitief oordeel over de toelaatbaarheid van het project wordt in werkelijkheid uitgesteld naar een later tijdstip.

In het verleden oordeelde de Raad dat aan de voorwaarden, opgelegd in een vergunning, voldaan moet kunnen worden door de enkele wil van de aanvrager zelf. De begunstigde van de vergunning zou de vergunning moeten kunnen uitvoeren, zonder afhankelijk te zijn van de medewerking van derden.

Aan al deze vereisten kan niet voldaan worden. De voorwaarden zijn afhankelijk van toekomstige nog te nemen beslissingen (opmaak RUP) of te verlenen vergunningen (aanleg rond punt, ventweg,...) of kunnen niet voldaan worden door de enkele wil van de aanvrager (akkoord van verschillende eigenaars noodzakelijk voor clustering van de inritten).

Er dient derhalve te worden besloten dat de bestreden beslissing niet op deugdelijke, zorgvuldige wijze uitspraak doet over het effect van de inplanting inzake duurzame mobiliteit, meer bepaald inzake het gebruik van de ruimte en de verkeersveiligheid, aangezien de bestreden beslissing enerzijds oordeelt dat de handelsvestiging, rekening houdend met de bestaande verkeerssituatie tot verkeersproblemen zal leiden en anderzijds slechts puur hypothetische uitspraken doet over mogelijke aanpassingen.

Er kunnen uiteraard vele hypothesen gemaakt worden, doch er is slechts een zorgvuldige beoordeling mogelijk op grond van concrete en vaststaande feiten, niet op basis van loutere hypothesen, waarvan de verwezenlijking, noch de timing vaststaan en welke bovendien niet bestudeerd werden (bv. in een mobiliteitsstudie zoals nochtans geadviseerd door de gemeente Brasschaat en het NSECD).

De bestreden beslissing schendt artikel 7, §2 van de Wet van 13 augustus 2004 betreffende de vergunning van handelsvestigingen, en artikel 2 van het Koninklijk Besluit van 22 februari 2005 tot verduidelijking van de criteria waarmede rekening moet worden gehouden bij het onderzoek van ontwerpen van handelsvestiging en de samenstelling van het sociaal-economisch dossier.

Door de gebrekkige motivering schendt de bestreden beslissing eveneens de artikelen 2 en 3 van de Wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van bestuurshandelingen.

Het tweede onderdeel is gegrond”.

5.2. In de memorie van antwoord stelt de verwerende partij dat de mobiliteit, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid niet te beschouwen zijn als “cruciale vergunningscriteria”, dat een handelsvestiging niet op alle criteria en subcriteria goed moet scoren, dat de genomen beslissing op die punten afdoende is gemotiveerd, en dat het ICD de mening was toegedaan dat de verkeersproblematiek “geen afdoende struikelblok was om de vergunning te weigeren gezien de mogelijke aanpassingen die het mobiliteitsprobleem kunnen inperken”.

5.3. De tussenkomenende partij brengt naar voor dat het “niet zeker en vaststaand” is dat de komst van Media Markt bijkomende verkeersproblemen zal veroorzaken, dat door de verzoekende partij zulks teveel als een vast gegeven wordt beschouwd, en dat de tussenkomenende partij zelf de nodige mobiliteitsstudies heeft laten uitvoeren waarvan de resultaten in haar memorie worden weergegeven.

5.4. In de memorie van wederantwoord stelt de verzoekende partij nog dat het ICD wel degelijk de bevoegdheid en de plicht had om de verkeersproblematiek mee in de afweging te betrekken, en dat de vergunning werd verleend op basis van “onzekere en louter hypothetische oplossingen” voor de verkeersproblemen die zich zullen stellen.

5.5. In haar laatste memorie laat de tussenkomenende partij nog gelden dat de Raad van State slechts over een marginale toetsingsbevoegdheid beschikt, dat geen onjuiste gegevens zijn gebruikt of kennelijke onredelijke inschattingen zijn gebeurd, dat de voorgestelde alternatieven niet cumulatief moeten worden toegepast, dat een eerste aanzet is gegeven om een ruimtelijk uitvoeringsplan op te stellen waarbij het nog steeds de bedoeling blijft om een ventweg tussen de Horstebaan en de op- en afrit van de E19 te voorzien, en dat het bestaan van bepaalde hypothesen en prognosen niet uitsluit dat er finaal een positieve beslissing wordt genomen, dat de clustering van de in- en uitritten is voorzien in de stedenbouwkundige vergunning van 20 juli 2010 voor het verbouwen van een magazijn – bandenopslagplaats tot grootwinkel, en dat zij bereid is uiterst actieve

steun te verlenen aan de desbetreffende besturen teneinde eventueel noodzakelijke aanpassingen te verwezenlijken. Ten overvloede laat de tussenkomende partij nog gelden dat er voor de gemeente Schoten geen probleem meer is op het vlak van mobiliteit en dat de mobiliteitssituatie wordt bemoeilijkt door ontwikkelingen buiten de wil van de tussenkomende partij om, met name de schrapping van het keerpunt ter hoogte van de Zwaantjeslei, waarmee de gemeente Brasschaat onvoorwaardelijk heeft ingestemd.

Beoordeling

5.6. Het toentertijd geldende artikel 7, § 2, eerste en tweede lid van de handelsvestigingswet bepaalt:

“§ 2. Bij het opstellen van het advies moet rekening gehouden worden met de volgende criteria:

- 1° de ruimtelijke ligging van de handelsvestiging;
- 2° de belangen van de consumenten;
- 3° de invloed van het ontwerp op de werkgelegenheid;
- 4° de gevolgen van het ontwerp op de bestaande handelszaken.

De Koning kan deze criteria aanvullen of verduidelijken door een besluit, vastgesteld na overleg in de Ministerraad.”

De toentertijd geldende artikelen 2 en 3 van het koninklijk besluit van 22 februari 2005 tot verduidelijking van de criteria waarmede rekening moet worden gehouden bij het onderzoek van ontwerpen van handelsvestiging en de samenstelling van het sociaal-economisch dossier, bepalen onder meer:

“Art. 2. Ter verduidelijking van het criterium zoals bepaald in artikel 7, § 2, 1° van de wet kunnen onder meer volgende elementen in overweging genomen worden:

(...)

2° het effect van de inplanting inzake duurzame mobiliteit, meer bepaald het gebruik van de ruimte en de verkeersveiligheid.

Art. 3. Ter verduidelijking van het criterium bepaald in artikel 7, § 2, 2° van de wet kunnen onder meer volgende elementen in overweging genomen worden:

(...)

4° de bereikbaarheid van de nieuwe vestiging via het bestaande openbaar vervoer en via individuele transportmiddelen;

(...).”

5.7. Uit het verloop van de administratieve procedure die heeft geleid tot het aangevochten besluit, blijkt dat de problematiek van het verkeer en de mobiliteit die samenhangt met de mogelijke komst van een vestiging van de tussenkomende partij aan de Bredabaan te Schoten, een belangrijk punt van discussie vormde.

Het argument van de verwerende partij - daarin bijgetreden door de tussenkomende partij - dat dit aspect niet kan worden beschouwd als een “cruciaal” vergunningscriterium, kan dan ook niet worden bijgetreden.

Zo liet de verzoekende partij haar bezwaren kennen tegen de vestiging, waarbij in ruime mate werd ingegaan op de parkeer- en verkeersproblematiek, en opperde ook het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Brasschaat van meet af aan bezwaren, die inzonderheid handelden over de problematische verkeersafwikkeling die volgens haar te verwachten zou zijn langs één van de belangrijkste invalswegen naar de gemeente en over de slechte ruimtelijke positionering van de geplande vestiging.

In het ongunstig advies dat vervolgens op 22 oktober 2006 werd uitgebracht door het NSECD wordt al evenzeer ingegaan op de gevolgen die er zouden kunnen zijn voor de verkeerssituatie op de nu reeds verzadigde Bredabaan, en wordt een mobiliteitsstudie “meer dan verantwoord” genoemd teneinde “de te verwachte verkeerscongestie te bestuderen en gepaste oplossingen te formuleren”.

Het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Schoten neemt vervolgens op 9 januari 2007 het besluit om de gevraagde vergunning te weigeren, waarbij het “zich terzake volledig schaaft achter het door de stad Antwerpen geformuleerde advies en de hierin geformuleerde argumenten overneemt”, stelt “dat de ontsluiting van de site bijkomende infrastructurele maatregelen (langere afslagstroken e.d.) noodzakelijk zou maken”, en opmerkt dat de “verkeersafwikkeling zich voordoet op een gewestweg en op grondgebied Brasschaat” en “dat de gemeente Schoten hier ook geen initiatieven tot verbetering of beveiliging van de verkeersstromen zou kunnen nemen”.

5.8. De verzoekende partij wijst er terecht op dat de mobiliteit en de verkeersafwikkeling en -veiligheid als aandachtspunten begrepen zijn in de

criteria die volgens het toentertijd geldende artikel 7, § 2 van de handelsvestigingswet moeten worden onderzocht door het NSECD bij het formuleren van een advies over een handelsvestigingsaanvraag.

Luidens artikel 2, 2° van het koninklijk besluit van 22 februari 2005 tot verduidelijking van die criteria (in de versie zoals dit van toepassing was op het ogenblik van het nemen van de bestreden beslissing) behoort immers “het effect van de inplanting inzake duurzame mobiliteit, meer bepaald het gebruik van de ruimte en de verkeersveiligheid” tot het criterium van de ruimtelijke ligging van de handelsvestiging, en volgens artikel 3, 4° van hetzelfde koninklijk besluit moet bij het onderzoek van het criterium van de belangen van de consument “de bereikbaarheid van de nieuwe vestiging via het bestaande openbaar vervoer en via individuele transportmiddelen” worden geëvalueerd.

5.9. Ook het ICD spreekt zich in de bestreden beslissing uit over deze aspecten, en stelt aangaande “het effect van de inplanting inzake duurzame mobiliteit, meer bepaald het gebruik van de ruimte en de verkeersveiligheid”, dat de aanvrager meedeelt dat “mits een aantal aanpassingen aan de plannen geen bijkomende problemen dienen verwacht te worden en dat geen mobiliteitsstudie noodzakelijk is”, “dat er nog een aantal alternatieven kunnen geboden worden om de mobiliteitsproblemen aldaar te verbeteren” zoals het realiseren van een rond punt aan de op- en afritten van de autosnelweg en/of ter hoogte van het kruispunt met de Kapelsebaan of het plaatsen van verkeerslichten aan de uitrit van Media Markt, dat in het kader van de opmaakprocedure van “het RUP Kleinhandelslint Bredabaan” een ventweg “zou” voorzien zijn tussen de Horstebaan en de op- en afrit van de E19 om de Bredabaan te ontlasten wat ook de veiligheid ter hoogte van de uitrit van Media Markt zou bevorderen, dat ook het clusteren van de in- en uitritten van de verschillende naast elkaar gelegen handelszaken “tot de mogelijkheid behoort”, dat “de aanvrager wenst te benadrukken dat hij bereid is uiterst actieve steun te verlenen aan de desbetreffende besturen teneinde eventueel noodzakelijke aanpassingen te verwezenlijken”, en dat bijkomende markeringen en voorzieningen voor fietsers en voetgangers zullen worden aangebracht.

Het ICD besluit, wat dit subcriterium betreft, dat de aanvraag “nog aanvaardbaar” is, dat de inplanting de verkeersdrukke langs de Bredabaan weliswaar nog zal versterken, doch dat “mits enkele aanpassingen (...) de mobiliteitsproblemen (kunnen) beperkt worden”.

Wat het subcriterium van “de bereikbaarheid (van de nieuwe vestiging) via het bestaande openbare vervoer en via de individuele transportmiddelen” betreft, beaamt het ICD “dat de inplanting van een bijkomende verkoopoppervlakte van 3287 m² een grotere verkeersdrukke met zich mee zal brengen langs de reeds verzadigde drukke Bredabaan, met mobiliteitsproblemen ten gevolge”, doch is het de mening toegedaan “dat er op dat gebied verschillende alternatieve oplossingen bestaan”.

In de conclusie betreffende het criterium van “de belangen van de consumenten” volstaat het ICD met de vaststelling dat “het project (...) een grotere verkeerslast langs de Bredabaan met zich (zal) meebrengen”.

5.10. Met de verzoekende partij kan niet anders dan worden vastgesteld dat de motivering van het ICD inzake de verkeersproblematiek zodoende afhankelijk blijft van een aantal “onzekere en louter hypothetische oplossingen”, en dat op onvoorwaardelijke wijze een vergunning wordt verleend voor de inplanting van de vestiging, niettegenstaande er geen zekerheid bestaat of de vastgestelde en ook de door het ICD onderkende, verwachte problemen van verkeersoverlast wel kunnen of zullen worden opgelost door maatregelen die enkel in het vooruitzicht worden gesteld of “tot de mogelijkheid” behoren.

Er dient dan ook te worden vastgesteld dat de motivering van de aangevochten beslissing wat dit aspect betreft, dan ook niet afdoende is, zoals de verzoekende partij aanvoert.

5.11. Terecht betoogt de verzoekende partij eveneens dat het strijdt met het zorgvuldigheidsbeginsel dat de beslissende administratieve overheid een positieve beslissing neemt ten gunste van een project, niettegenstaande tegelijk wordt vastgesteld dat zich met betrekking tot dit project een aantal relevante problemen voordoen die een oplossing behoeven, doch de oplossing voor de vastgestelde problemen voor zich uitschuift naar een later tijdstip.

5.12. Dat voor de vestiging van de tussenkomende partij inmiddels op 20 juli 2010 een stedenbouwkundige vergunning werd verleend, waarin door het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Schoten en de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar diezelfde verkeers- en mobiliteitsproblematiek wordt onderzocht en desbetreffende een aantal voorwaarden worden opgelegd, kan geen afbreuk doen aan de hierboven gemaakte vaststelling dat het ICD de handelsvestigingsvergunning heeft verleend met een ontoereikende en niet afdoende motivering inzake die aspecten.

5.13. Het eerste en het tweede onderdeel van het enig middel zijn gegrond.

BESLISSING

1. De Raad van State vernietigt het besluit van 28 februari 2007 van het Interministerieel Comité voor de Distributie waarbij het beroep ingediend door de n.v. MEDIA MARKT SATURN BELGIUM tegen de weigeringsbeslissing van het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Schoten ontvankelijk en gegrond wordt verklaard en waarbij aan de n.v. MEDIA MARKT SATURN BELGIUM machtiging wordt verleend voor de uitbreiding van een handelscomplex door inplanting van een elektrozaak met een verkoopoppervlakte van 3287 m², langs de Bredabaan te Schoten.

2. De verwerende partij wordt verwezen in de kosten van de vordering tot schorsing en het beroep tot nietigverklaring, begroot op 350 euro.

De tussenkomende partij wordt verwezen in de kosten van de tussenkomst, begroot op 125 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van zeventien januari 2012, door de Raad van State, Xe kamer, samengesteld uit:

Roger Stevens,	kamervoorzitter,
Johan Bovin,	staatsraad,
Jan Clement,	staatsraad,
bijgestaan door	
Silvan De Clercq,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Silvan De Clercq

Roger Stevens